Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 67

СЕМЕЙНАЯ «ДЕВЯТКА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00067
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 67, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 900 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 19.09.2019.
Дата выхода в свет: 12.12.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6, 7 (внизу) ; 7 (вверху) © ИТАР-ТАСС; 8 (вверху) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори; 8 (внизу слева) Никитин Николай/ Фотохроника ТАСС, (внизу справа) ИТАР-ТАСС/Архив; 9 (вверху), 10 (вверху, внизу) © частная коллекция; 9 (внизу), 10 (в середине) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

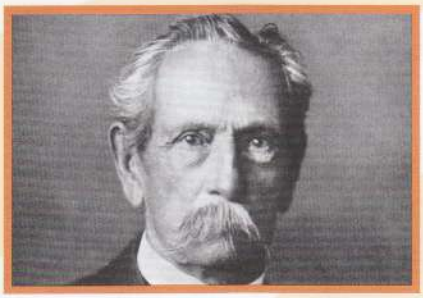
СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка переднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Семейная «девятка»

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

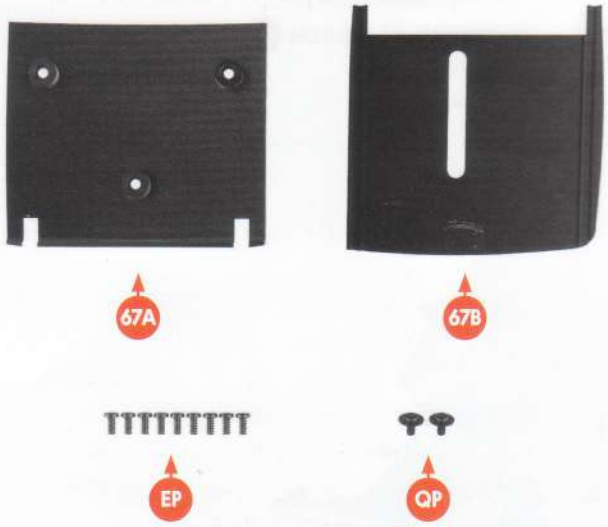


Карл Бенц

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

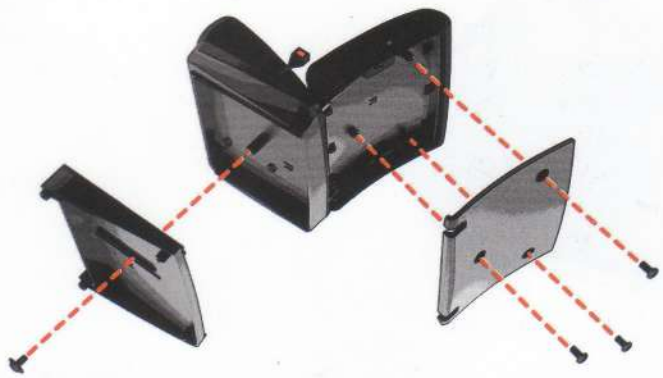
Установка переднего сиденья

Используя полученные с этим номером детали, установите переднее сиденье на панель внутреннего пола.

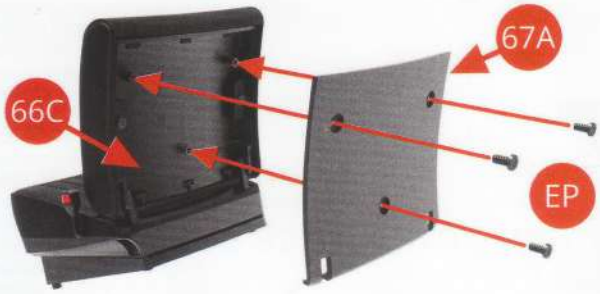


- 63A Задняя стенка спинки переднего сиденья
- 63B Салазки переднего сиденья
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (9 шт.)
- QP Винт M2,0 × 4,0 × 6,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

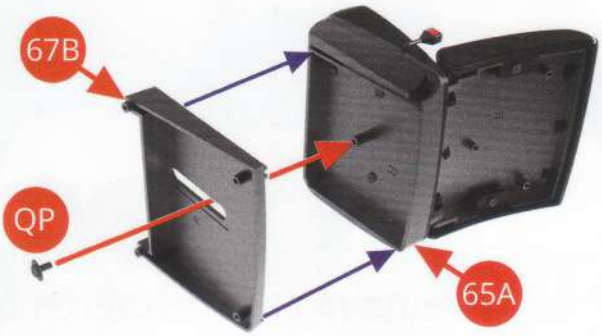


1



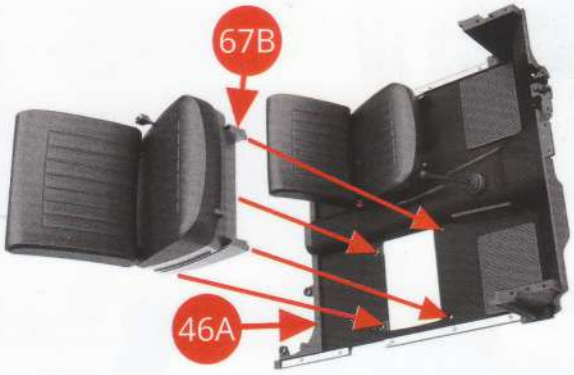
Присоедините заднюю стенку спинки переднего сиденья 67A к каркасу спинки переднего сиденья 66C и закрепите тремя винтами EP.

2



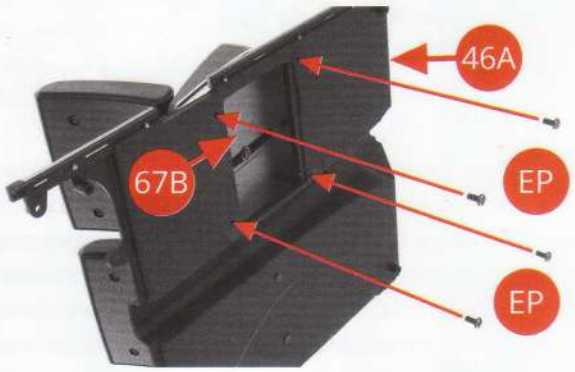
Присоедините салазки переднего сиденья 67B к нижней части каркаса переднего сиденья 65A, попав в направляющие ребра (синие стрелки), и закрепите винтом QP.

3



Установите салазки переднего сиденья 67B на панель внутреннего пола 46A.

4



Закрепите салазки переднего сиденья 67B с обратной стороны панели внутреннего пола 46A четырьмя винтами EP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Семейная «девятка»

ВАЗ-2109 – советский и российский переднеприводный автомобиль II группы малого класса с пятидверным двухобъемным кузовом типа «хэтчбек». Представляет собой модификацию автомобиля ВАЗ-2108.

Автомобиль с пятидверным кузовом - ВАЗ-2109 - спроектировали параллельно с «восьмеркой», но в производство в 1984 году был принят более дешевый трехдверный хэтчбек. Пятидверную же версию запустили в производство лишь спустя два года. Оба автомобиля были максимально унифицированы, что удешевляло стоимость их производства.

Особенности конструкции

По понятиям советского человека автомобиль должен быть семейным - значит, четырехдверным. Иного в стране, где в случае появления в семье второго автомобиля начинались следственные действия, быть не могло. Это понимали и власти предержащие. Вспомним реакцию И. В. Сталина при осмотре в 1940 году автомобиля КИМ-10-50 с двухдверным кузовом - все хорошо, но кузов нужен четырехдверный! Надо сказать, что все серийные советские автомобили строго соответствовали этому требованию. Ну, за исключением, пожалуй, «Запорожца». Но там четыре двери просто было некуда ставить. Поэтому появление автомобиля того же

Автомобиль ВАЗ-2109 Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР. 1987 год.

класса, что и «Жигули», но с двумя дверями для посадки пассажиров, было воспринято массами не слишком радостно. По мировым критериям трехдверный хэтчбек – это автомобиль для домохозяек: за рулем женщина, а на заднем сиденье – дети. С точки зрения их безопасности отсутствие задних дверей вполне оправданно. В нашем же случае на задние сиденья с трудом забирались вполне взрослые люди. Так что запуск «восьмерки» в производство прежде «девятки» можно объяснять какими угодно причинами, кроме здравого смысла и заботы о потребителе. Однако, перейдем непосредственно к автомобилю.

Несмотря на идентичные габаритные размеры и общую стилистику, концептуально «восьмерка» и «девятка» получились совершенно разными автомобилями. Непривычно широкие двери и массивная центральная стойка ВАЗ-2108 придавали машине спортивный облик. На ВАЗ-2109 ширину передних дверей уменьшили с 1264 до 1025 мм, за счет чего дизайнерам удалось вписать в боковину кузова задние двери шириной 885 мм. В дизайне «девятки» еще угадывалась стремительность линий, однако «спортивность» ушла на второй план, уступив место практичности. По сравнению с «восьмеркой» ВАЗ-2109 немного потяжелел, с 900 до 915 кг. К моменту запуска в серию ВАЗ-2109 появилась возможность найти место для дефлекторов вытяжной вентиляции. На ВАЗ-2109 ранних лет выпуска небольшие решетки были расположены в нижнем углу неподвижных окон боковин. С 1991 года от наружных дефлекторов отказались ради

Автомобили новой модификации ВАЗ-2109 на крытой площадке Волжского автозавода. Тольятти. 1987 год.

Лидер семейства

В 1988 году ВАЗ-2109 закономерно занял лидирующие позиции в семействе, обойдя «восьмерку» по количеству выпущенных автомобилей. ВАЗ-2109 «Спутник» стал 11-миллионным (23 февраля 1988 года) и 12-миллионным (6 июля 1989 года) автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом.

Кубок России по ралли-кроссу, организованный «ДАНИАН» на рулежных дорожках и полях бывшего Ходынского аэродрома. В соревнованиях участвовали машины класса ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Москва. 1997 год.

унификации хэтчбека с седаном ВАЗ-21099. Боковые окна седана были меньше, поэтому вентиляционные решетки разместили в торцах задних дверей. Это же решение применили и на ВАЗ-2109, а отказ от наружных решеток позволил немного увеличить размер окон. Разместиться в салоне автомобиля ВАЗ-2109 стало гораздо проще. Поскольку передние двери «девятки» стали у́же, а центральная стойка была перенесена вперед, то увеличилось расстояние от стойки до спинки заднего сиденья. Еще одним плюсом пятидверного кузова было то, что из-за смещения центральной стойки стало проще использовать ремень безопасности: теперь не требовалось за ним тянуться, и ремни при езде не стесняли ни водителя, ни пассажира.

Хэтчбек ВАЗ-2109 с установленным багажником на крыше. 2012 год.

«Зубило» без «клюва»

За характерный силуэт кузова, который невозможно отнести к вершине автомобильного дизайна, «девятка», как и «восьмерка», заслужила прозвище «зубило». Еще одним «успехом» разработчиков была облицовка радиатора, которую тут же назвали «клювом». На ВАЗе сделали выводы довольно быстро. И если с формой кузова сделать было ничего нельзя, то от «клюва» решили избавиться. Начиная с 1991 года появился новый дизайн передка с крыльями и капотом увеличенной длины. Изменилась и фальшрадиаторная решетка, что придало автомобилю более современный и элегантный облик.

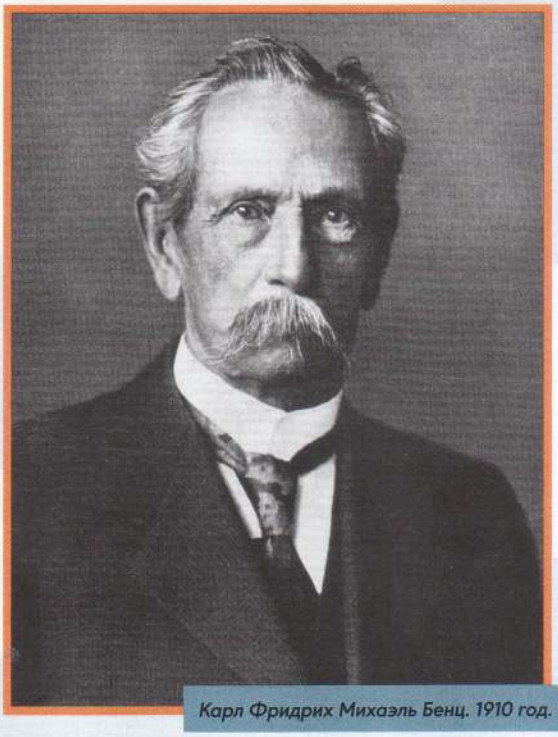
Эти изменения совпали с внедрением в производство 70-сильного двигателя ВАЗ-21083 – наиболее мощного мотора, предусмотренного для «восьмого» семейства. Технические данные 1,5-литрового двигателя были обнародованы еще в 1987 году одновременно с презентацией ВАЗ-2109, однако серийный выпуск, как водится, запаздывал. Вместе с 1,5-литровым мотором на автомобиль устанавливали пятиступенчатую коробку передач, впервые в истории отечественных легковых автомобилей, и главную пару с измененным отношением 3,7 против 3,9. Оснащенные таким силовым агрегатом «девятки» получили индекс ВАЗ-21093. В течение 1989–1990 годов с конвейера сходили «девяносто третьи» со старым оформлением передка – с «клювом» и «короткими» крыльями. С запуском в серию в конце 1990 года седана ВАЗ-21099 «длинные» крылья начали устанавливать и на ВАЗ-21093. Окончательный переход на рестайлинговый вариант завершился лишь к середине 1990-х годов, когда из линейки моторов были исключены двигатели объемом 1,1 и 1,3 л, а 1,5-литровый мотор стали оснащать системой впрыска топлива.

Автомобиль ВАЗ-2109 на конвейере Волжского автозавода.

Автомобили ВАЗ-2109 на треке Волжского автозавода. 1987 год.

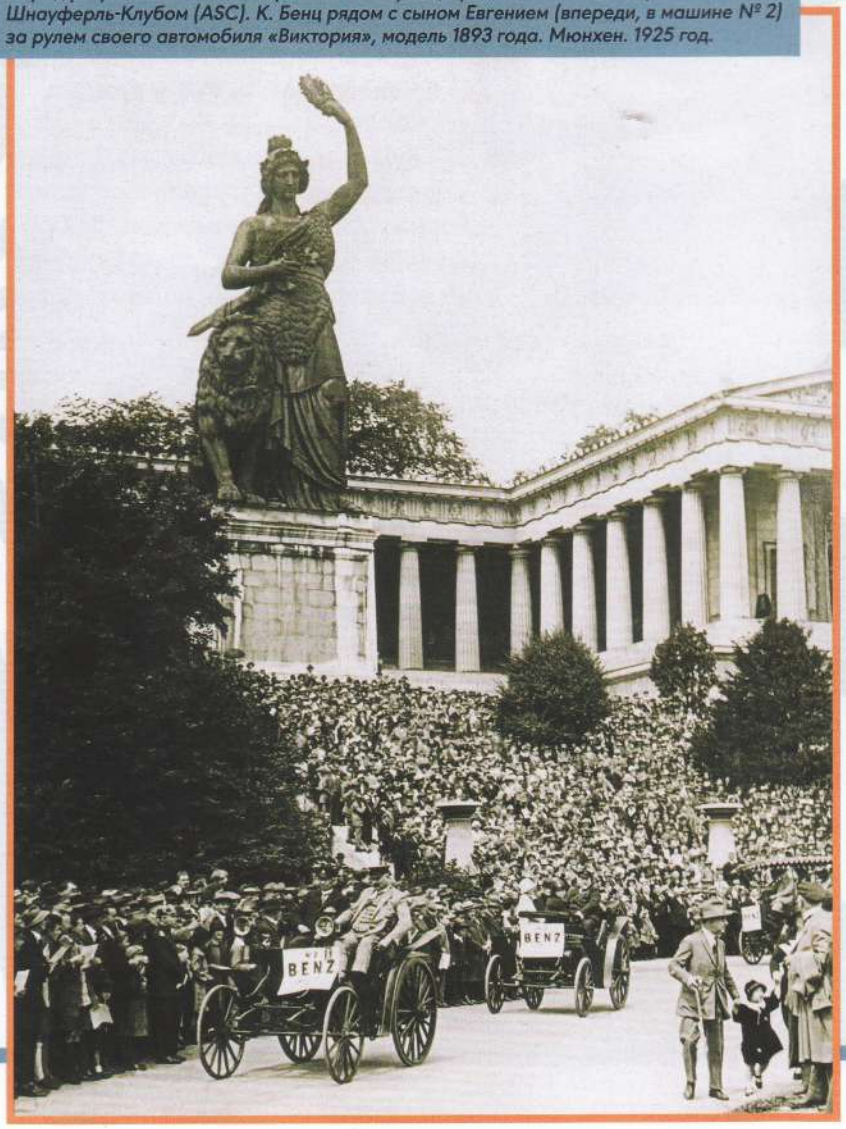
Карл Бенц

Фамилия этого человека известна, наверное, всем. Одним, хоть немного разбирающимся в истории автомобилестроения, в прямом значении, другим – опосредованно, как составная часть названия знаменитой автомобильной марки.



Карл Фридрих Михаэль Бенц. 1910 год.

Парад ретроавтомобилей открывает автокросс, организованный Генеральным Шнауферль-Клубом (ASC). К. Бенц рядом с сыном Евгением (впереди, в машине № 2) за рулем своего автомобиля «Виктория», модель 1893 года. Мюнхен. 1925 год.



Карл Бенц – немецкий инженер, великий изобретатель, один из создателей автомобиля и основателей автомобилестроения. Он стал и одним из основателей всемирно известной автомобильной компании «Даймлер-Бенц» (Daimler-Benz).

Становление инженера

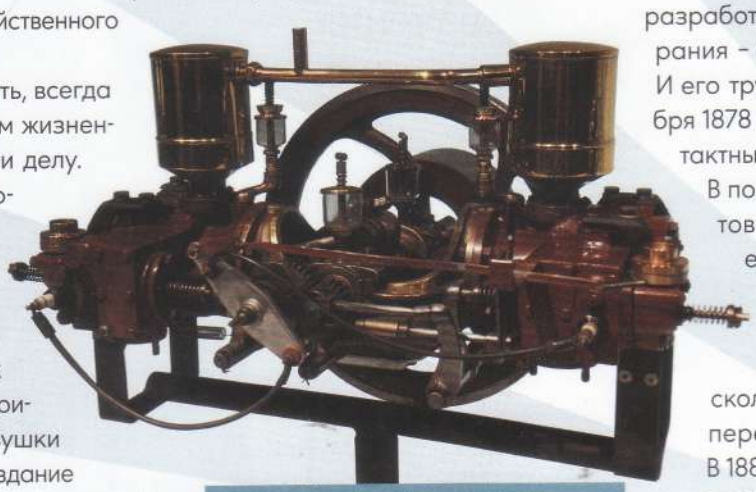
Карл Фридрих Михаэль Бенц родился 25 ноября 1844 года в Мюльбурге (ныне – район Карлсруэ) в Германии в семье машиниста паровоза и французской эмигрантки. В два года Карл осиротел – отец умер от воспаления легких. Небольшой пенсии матери хватало лишь на самое необходимое, но она бралась за любую работу, лишь бы вырастить сына и дать ему хорошее образование. В 1850 году Бенц поступил в начальную школу Карлсруэ. Имея перед глазами печальный пример своего покойного мужа,

Жозефина Бенц видела своего сына на тихой и спокойной должности государственного чиновника. Мальчика же тянуло к технике. Поэтому по окончании начальной школы Карл в 1853 году поступил в технический лицей, а затем в один из тогдашних научных центров немецкого машиностроения – политехническую школу в Карлсруэ. Спустя четыре года (полный курс обучения длился пять лет), 9 июля 1864 года, в возрасте 19 лет Карл Бенц получил диплом инженера.

Первые семь лет самостоятельной жизни Бенц проработал на мелких предприятиях Карлсруэ, Мангейма, Пфорцгейма, Вены. Он трудился в ремонтных мастерских, на фабриках по производству сельскохозяйственного оборудования.

Тем временем умерла мать, всегда служившая ему примером жизненной стойкости и верности делу.

К счастью, вскоре он познакомился с Бертой Рингер, дочерью состоятельного плотника. Это событие повлияло на жизнь конструктора как в моральном, так и в материальном плане – отец девушки ссудил его деньгами на создание собственной механической мастерской. Но главное, Берта стала его верной спутницей, другом, единомышленником и своего рода музой. Она родила Карлу пятерых детей.



Прародитель сегодняшних оппозитных двигателей – двухцилиндровый «контра-двигатель», запатентованный К. Бенцем в 1897 году. Штутгарт, музей «Мерседес-Бенц».

Реконструкция автомобиля «Моторваген» (Motorwagen) К. Бенца, выпущенного в 1886 году.

Мемориальная трасса имени Б. Бенц в память о первой в истории автомобильной поездке на дальнее расстояние – от Мангейма до Пфорцхайма и обратно, совершенной в 1888 году Бертой с сыновьями.

Первый автомобиль

В собственной механической мастерской Карл Бенц занялся разработкой двигателей внутреннего сгорания – модной новинки того времени. И его труд увенчался успехом – 31 декабря 1878 года он получил патент на двухтактный бензиновый двигатель.

В последующие три года он запатентовал систему зажигания с питанием от батареи, свечу зажигания, акселератор, карбюратор, радиатор водяной системы охлаждения двигателя и несколько позже сцепление и коробку передач.

В 1882 году, лихорадочно разыскивая средства, Бенц организовал акционерное общество «Газмоторен-Фабрик, Мангейм» (Gasmotoren Fabrik Mannheim). Но компания так и не смогла наладить выпуск двигателей. В 1883 году Бенц вышел из правления компании и вложил деньги в небольшую велосипедную мастерскую. Новая компания получила название «Бенц и компания Райнише Газмоторен-Фабрик, Мангейм» (Benz & Company Rheinische Gasmotoren-Fabrik), а позже была переименована в «Бенц и Компания» (Benz & Cie). Именно на этом предприятии Карлу Бенцу удалось наладить серийное производство бензиновых двигателей. В последующие три года Бенц наряду с совершенствованием конструкции мотора занимался созданием первого автомобиля.

3 июля 1886 года автомобиль Карла Бенца прошел публичные испытания – был прилюдно обкатан на одной из городских улиц. В 1887 году автомобиль Бенца отправился на Всемирную выставку в Париже. В 1888-м Бенц продал первый автомобиль в Германии. В том же году был открыт парижский филиал фирмы Бенца – французская публика проявляла больший интерес к новинке, чем немецкая.

Жизненный успех

1888 год стал переломным для Бенца. Его дела пошли в гору – за пять лет ему удалось продать 25 автомобилей. В 1893 году была подготовлена к производству вторая модель «Виктория» (Victoria). Машина получила четыре колеса, более мощный (примерно втрое) двигатель и двухступенчатую трансмиссию. Спустя год ее сменила модель «Вело» (Velo). На этих машинах впервые в истории были проведены автомобильные гонки (Париж – Руан). В 1895 году предприятие Бенца превратилось в полноценную автомобильную компанию. Были выпущены первые в истории грузовик и автобус.

Время шло, и вскоре оказалось, что марка «Бенц» (Benz) на рынке не одна. На пятки наступали то земляк «Даймлер» (Daimler-Motoren-Gesellschaft), то французы из «Панар-Левассор» (Panhard-Levassor). Теперь приходилось конкурировать не только с гужевым транспортом и косностью мышления обывателей, но и с коллегами-автопроизводителями. Был построен новый завод в Луценберге, в 1910 году Бенц дополнительно расширил свои производственные мощности за счет поглощения автомобильного завода в Гаггенау. Накануне Первой мировой войны на предприятиях Бенца работало в общей сложности 6500 человек.

В последние годы жизни Карл Бенц отошел от дел. Он пользовался безупречной репутацией отца-основателя мирового автомобилестроения. Его не стало 4 апреля 1929 года. Берта Бенц пережила мужа на 15 лет.

Карл и Берта Бенц в автомобиле «Виктория» (Benz Victoria). 1894 год.

Историческое слияние

В 1926 году на волне охватившего Германию послевоенного экономического кризиса компании Бенца и Даймлера решили объединиться, чтобы спасти угасавший бизнес. 28 июня того же года компании «Бенц и Компания» и DMG («Даймлер-Моторен-Гезелльшафт») слились, образовав новую фирму – «Даймлер-Бенц». Все выпускаемые компанией модели автомобилей получили название «Мерседес-Бенц» (Mercedes-Benz).

Автомобильный музей в бывшем здании фабрики Карла Бенца. Ладенбург, Германия. 2007 год.

«Полвека автомобилестроения». Рекламный постер «Мерседес-Бенц».

В НОМЕРЕ 68

- УСТАНОВКА КРОНШТЕЙНА ПОЛКИ ЗАДКА
- «ЛИНКОЛЬН КОНТИНЕНТАЛ»: АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ПОЛКА ЗАДКА
- КРОНШТЕЙН ПОЛКИ ЗАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!